

3) Наявність особистих, частково особистих і громадських місць;

4) Функціональна необхідність в наявності специфічної структури і відповідного управління нею;

5) Певний рівень соціального і економічного взаємодії домогосподарств, що входять в компаунд

Поступово поняття «компаунд» стало застосовуватися і по відношенню до місць проживання з аналогічними характеристиками по всьому світу.

В цілому (за винятком наявності розширеного сімейного господарства) початкові характеристики компаунда збереглися і в його сучасних інтерпретаціях. У наш час житловий комплекс характеризують, як один або (частіше) кілька багатоквартирних житлових будинків, об'єднаних єдиною, спеціально спланованою територією, побудованих в єдиному архітектурному стилі і які утворюють єдину територіально-просторову цілісність.

Сучасні тенденції у формуванні ЖК включають в себе: атріумний простір і зимові сади, як елементи, що формують структуру будівлі; розвиток простору по вертикалі будівлі; висотні будівлі, як нова біокліматична структура - створення будівель на основі біокліматичних принципів організації простору.

Висновки. Житловий комплекс є невід'ємною частиною сучасного міста. Як і багато іншого житла, ЖК включає в себе комплексний підхід. Це означає, що він несе в собі декілька функцій, наприклад: торгіву та продовольчу, спортивну та розважальну чи багато інших. ЖК також впливає на рішення таких проблем як: енергозбереження, безпека району, покращення інфраструктури та рекреації, а також забезпечення доступного, комфортного, та екологічного житла.

Будучи складовою частиною в області розвитку містобудування, житлове господарство є ключовим елементом у забезпеченні сталого міського розвитку.

ПАРКІНГИ ЯК ОБ'ЄКТИ ГУМАНІЗАЦІЇ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Чубарова Д.С.

Науковий керівник – Крижановська Н.Я., д-р архіт., професор

Прогрес розвитку цивілізації невід'ємний від історії розвитку транспорту. З розширенням держав, будівництвом міст, із розселенням людей на все більш великих територіях, зростанням торгівлі темпи розвитку транспорту постійно збільшувалися. В даний час загальна

чисельність легкових автомобілів має тенденцію до значного зростання. Масова автомобілізація породжує величезну кількість взаємопов'язаних між собою проблем: соціальних, економічних, екологічних, санітарно-гігієнічних та ін.

Індивідуальний автотранспорт частіше поглинає відкриті простори міста, ускладнюючи контакт людини з природним оточенням. На сьогоднішній момент автомобілі зберігаються в самих невідповідних місцях, на тротуарах, газонах і навіть на дитячих майданчиках. Населення міст все більше відчуває кризовий стан середовища, що включає місця зберігання автомобілів, незручність користування парковками, постійні конфлікти рухомого і нерухомого автотранспорту. Зростає вуличний травматизм. Вплив транспортних засобів, в тому числі їх паркування, часто призводить до дегуманізації міських просторів, дискомфорту і екологічної кризи міського середовища. За ступенем руйнівного впливу на міське середовище транспортні комунікації і їх об'єкти відносяться до числа стабільно агресивних. Тому стосовно до них відчувається максимальна необхідність пошуку ресурсів природи, здатних знизити гостроту існуючих проблем.

Проведений аналіз формування архітектури паркінгів дозволив виявити їх специфіку проектування. Вона, перш за все, визначається характером розміщення в структурі міста, необхідністю створення індивідуального художнього образу будівлі, збагачуючи естетичні характеристики міського середовища за рахунок застосування ландшафту, світло-кольорового дизайну, а також необхідністю здійснення екологічних функцій.

Зарубіжний досвід містобудування дозволяє робити такі висновки щодо розміщення на території міста різних видів парковок з урахуванням поясного зонування:

- центральна зона – будівництво переважно підземних багаторівневих парковок, поєднаних з офісними будівлями, це дозволить максимально ефективно використовувати найдорожчу міську землю;

- серединна зона – будівництво переважно надземних багаторівневих парковок, вартість землі в серединній зоні міста значно нижче, а будівництво надземної багаторівневої парковки менш витратне, ніж підземної;

- периферійна зона – можливе будівництво майданчикових парковок, так як в цій зоні зазвичай багато вільних територій і вартість землі найменша, проте необхідно враховувати перспективи і напрямки розвитку міста.

У периферійній зоні міста зі значними земельними ресурсами можливо будівництво більшої кількості автомобільних стоянок відкритого типу.

Слід зазначити, що з урахуванням поясного зонування міста передбачається відповідна поверховість парковок.

При формуванні художнього образу будівель паркінгів необхідно враховувати функціональний і естетичний масштаб цих об'єктів.

Функціональний масштаб повинен розглядатися не тільки як специфічна якість архітектури будівлі та навколишньої забудови, але і як результат створення певної оптимальної функціонально-планувальної структури об'єкта, що підкреслює його основне призначення. Його фізичні розміри визначаються оптимальною поверховістю будівель паркінгів. Вона відповідає шести поверхам.

Естетичний масштаб, в основу якого можуть бути покладені різні теорії пропорціонування і сприйняття повинен розглядатися в єдності з функціональним масштабом, а не як самодостатній засіб побудови образу будівлі, за винятком тих випадків, коли естетичні якості є провідними (ансамблевість забудови).

Вимоги естетики можуть відкоригувати функціональний масштаб, але в свою чергу функціональний масштаб є пріоритетним, тому що він виявляє розмірності і пропорції елементів, що несуть певне функціональне навантаження, обумовлене вимогами експлуатації об'єктів.

Слід зазначити, що художній образ паркінгів як механізованих, так і звичайних залежить від взаємозв'язку з усіма елементами міського простору. Тому сучасне архітектурне середовище паркінгів повинно включати в себе елементи благоустрою, озеленення та освітлення, а також елементи інфодизайну. Паркінг та елементи насичення його архітектурного середовища, взаємодіючи між собою за допомогою об'ємно-планувальних зв'язків, формують комфортний рівень життєдіяльності не тільки автовласника, а й простих городян.